

会社は人間らしく働き続けられる エルダー制度を考えるべき

■連夜(テヒテヒ)が当たり前の協力会社

新小岩保線分会は、1名のJR現職社員と17名のエルダー社員で構成され、その内訳は出向者が設備系(Y建設・K工業・E鉄道)9名、警備4名、物流1名である。JR本体エルダーは3名であり、JR現職1名を合わせて計18名である。



設備系(Y建設・K工業)では連続連夜の中の夜業(テヒテヒ)が多く、団体交渉で追及すると数ヶ月はなくなるが、プロパーに負担がかかり、結局は元の勤務に戻ってしまう。超勤で朝、保技セなど工事の打合せも多い。

■エルダー対策会議からの報告

7月10日(土)13時より地本会議室においてエルダー対策会議が開催された。エルダー出向先の会社に対し、どこの職場においても大変な状況が報告された。

新小岩保線分会からの報告は、

★物流＝事業便の列車配送業務が主だが、今年3月ダイヤ改正で外房・内房線が廃止に。要員も6名から4名になり、逆に業務量に対する負担が大きくなった。駅ショッピング各店舗の配達も担当しているが、自分は朝1人で総武緩行・武蔵野・京葉線の事業便の仕分けをやる。折り返しである銚子駅構内は休憩室がなく、昼はコンビニで購入した弁当などで済ませている。年間休日108日で千葉支社が休日などで仕事がない時は会社の都合で年休が使われる。日勤なので手当もない。せめて乗務手当を支給してほしい。



★警備＝職場は10名体制で皆エルダーである。夜勤も多く、駅ショッピングモールでのシャッターの開け閉めなどの管理をしている。朝10時に開店しているが、コロナ禍なので各店舗が20時に閉店するが、中には食品店だが22時に閉店する店舗もある。巡回が主体であり、歩数で1日二万歩以上になる。ショッピングモールでの万引きが後を絶たず、警備強化となることも。等々……、今までの保線業務と違う仕事なので四苦八苦しながら頑張っている実態が報告された。

■ベテラン社員いないと技術継承は無理?!

多くのベテラン社員がJR本体から退職していく中で「人材育成や技術継承を活用していく」ことを目的にJR本体でエルダー社員として勤務することが可能になった。だが「エルダーは出向が基本だから第2・3希望も必要」と言われることも。

新小岩保技セではJR本体エルダーを希望しても残れず、千葉支社管内の保技セでは新小岩だけが国鉄採のベテラン社員(エルダー含む)が0名の職場となった。現在40代以上の中堅社員不足が影響し、若手中心の職場となり「技術継承が停滞」「事故が起きてもおかしくない」と若手社員から不満の声が聞かれた。この現状からJR本体希望者を現職場に残すべきだ。

■あの頃の現状が思い出される

第一希望のJR本体に残れず、仕事の分野が違うグループ会社にエルダー出向を命ぜられ着任すれば今までの技術や知識が役に立たず、仕事を覚えるのが大変な現状だ。中にはストレスや過労が起因で退職した仲間もいた。まるで国鉄時代末期の1987年1月にあったJR採用の希望調書に第2希望「JR貨物」と提出してしまい、第一希望である今のJR職場に残れなかった仲間を思い出す。

